



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Contre l'abandon du service d'autos-trains

Question écrite n° 19450

Texte de la question

M. Adrien Quatennens attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'abandon du service de transport ferroviaire longue distance des véhicules de particuliers. La direction de la SNCF a récemment confirmé l'arrêt définitif des autos-trains le 14 décembre 2019. Cette décision est incompréhensible et va à l'encontre de tous les intérêts sociaux et environnementaux. Ce service, né en 1957, a longtemps été une fierté du service public ferroviaire. Dans les années 1980 il permettait de transporter par le rail en moyenne 200 000 véhicules chaque année, offrant ainsi une alternative directe à leur déplacement sur les routes, avec tous les avantages que cela comporte : diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique et baisse de la mortalité routière notamment. « Bagage à volonté, dormir et rêver en tout sécurité, en toute tranquillité », ainsi était réalisée la promotion de ce service. Pourtant, dès les années 1990 la direction de la SNCF a fait le choix de se désengager du secteur, l'asphyxiant petit à petit, multipliant les fermetures de sites et les suppressions de dessertes. En conséquence, en 30 ans, le trafic a diminué de 80 %. En 2017, 13 destinations ont encore été supprimées, notamment celles de Lyon et de tout le grand sud-ouest. Pour justifier l'arrêt définitif de ce service, la SNCF prétexte un faible taux de remplissage. Celui-ci a pourtant atteint 68 % en 2018. La stratégie de la direction a mis en danger ce service et pose question. En effet, elle a organisé elle-même sa propre concurrence en renforçant son partenariat avec le loueur Avis. Pire, elle met même son site internet à disposition d'une entreprise privée qui la concurrence directement : Expedicar. Celle-ci propose des services de transport par camions ou par chauffeur privé, bien plus onéreux et dramatiques sur le plan écologique, mais devrait pourtant bénéficier de la décision de la direction de la SNCF. Il s'agit d'une stratégie bien connue de casse du service public. Elle consiste en une érosion des services rendus, en une asphyxie à petit feu qui conduit à sa dégradation et à son abandon sur ce motif. Elle a ainsi engendré 6 millions d'euros de pertes en 2018. Cette décision va procéder à la remise sur la route des 35 000 véhicules transportés sur longue distance l'année dernière. Elle va à l'encontre de l'impératif écologique et menace directement plus de 30 emplois. Il l'interroge donc sur les mesures qu'elle compte prendre pour empêcher l'abandon de ce service par la SNCF et sur les outils qu'elle entend mettre en place pour le renforcer, l'améliorer, et répondre enfin à la nécessité de nouveaux modes de déplacement, à rebours de la politique qu'elle mène depuis sa prise de fonction.

Texte de la réponse

Le service auto-train présente des avantages sur le plan environnemental et en termes de sécurité routière. S'appuyant initialement sur la circulation des trains de nuit, il a toutefois connu une baisse d'activité considérable depuis une quarantaine d'années. L'érosion progressive du trafic est principalement liée au développement de la grande vitesse ferroviaire qui a considérablement renforcé l'intérêt du train par rapport à la voiture sur les destinations desservies par TGV. Cette tendance s'est confirmée ces dernières années tant au niveau du chiffre d'affaires que du nombre de véhicules transportés avec une diminution d'activité d'environ 50 % entre 2013 et 2018. L'augmentation des prix réalisée il y a quelques années s'est avérée largement insuffisante pour redresser la situation économique de ce service qui reste aujourd'hui fortement déficitaire. En 2016 et 2017, Auto-train a

perdu un peu moins de dix millions d'euros, soit l'équivalent de son chiffre d'affaires. Les charges se rapportant à ce service sont, en effet, fixes pour les trois-quarts d'entre elles alors que l'activité est très saisonnière (70 % entre juin et septembre). Dans ces conditions, SNCF Mobilités a donc décidé de le restreindre en 2018 aux destinations les plus demandées soit Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus - Saint-Raphaël et Nice. Si la perte s'est réduite en 2018 (de l'ordre de six millions d'euros), elle reste équivalente au chiffre d'affaires réalisé cette année-là. C'est pourquoi, après avoir maintenu la desserte de ces cinq destinations en 2019, SNCF Mobilités a pris, dans le cadre de sa liberté commerciale, la décision de mettre un terme à ce service mi-décembre 2019. Aucun autre opérateur n'a manifesté à ce stade le souhait de prolonger ce service. Le Gouvernement est déterminé, à travers le nouveau pacte ferroviaire adopté en 2018, à réformer le système de transport ferroviaire, pour le rendre à la fois plus efficace sur le plan économique et plus performant en matière de qualité de service pour les usagers. L'enjeu est que les services ferroviaires, quand ils répondent à un besoin, puissent trouver les conditions qui leur permettent d'atteindre l'équilibre d'exploitation. Par ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit de nombreuses mesures qui faciliteront les solutions alternatives à la voiture individuelle. Ainsi les anciens utilisateurs de l'auto-train pourront-ils plus facilement se dispenser de voyager avec leur véhicule en utilisant la palette de solutions disponibles à destination (covoiturage, autopartage, taxis et VTC, vélos, etc).

Données clés

Auteur : [M. Adrien Quatennens](#)

Circonscription : Nord (1^{re} circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 19450

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [7 mai 2019](#), page 4252

Réponse publiée au JO le : [7 janvier 2020](#), page 111